

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Kenmerk

IenW/BSK-2019/144621

Bijlage(n)

1

Datum 2 juli 2019
Betreft Nota van Antwoord ingediende zienswijze ontwerp-
wijzigingsbesluit

Geachte voorzitter,

Op 14 december jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd over het besluit van de Ministerraad om het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad (vervolg: Wijzigingsbesluit) verder in procedure te brengen. Vanaf 11 januari t/m 21 februari 2019 heeft het Wijzigingsbesluit met het onderliggend geactualiseerde MER ter visie gelegen en zijn zes informatiebijeenkomsten gehouden. Tijdens deze bijeenkomsten was het mogelijk vragen te stellen over het Wijzigingsbesluit en het onderliggende geactualiseerde MER. Ook daar waren alle stukken in te zien en was het mogelijk om tijdens deze bijeenkomsten een zienswijze in te dienen. Er zijn veel zienswijzen ingediend. De afgelopen maanden heeft mijn departement gewerkt aan een reactie op de ingediende zienswijzen door het opstellen van de Nota van Antwoord. In deze brief geef ik u een nadere toelichting op het Wijzigingsbesluit en de Nota van Antwoord naar aanleiding van de ingediende zienswijzen.

Wijzigingsbesluit

Het Luchthavenbesluit Lelystad, dat in 2015 is vastgesteld, wordt aangepast. Aanleiding hiervoor was de actualisatie van het MER uit 2014. De actualisatie van het MER heeft tot gevolg dat de ligging van de beperkingengebieden (contouren) voor geluid en externe veiligheid en de grenswaarden in handhavingspunten beperkt wijzigen.

De zienswijzeprocedure op dit Wijzigingsbesluit is het sluitstuk van de maatschappelijke participatie op de wijziging van het luchthavenbesluit. In de voorbereiding van de wijziging van het luchthavenbesluit is een intensief participatie traject doorlopen zodat beter rekening gehouden kon worden met wensen en ideeën uit de samenleving. Daarbij ging het onder andere om:

- inspraak over de aansluitroutes (najaar 2017);
- bestuurlijke participatie en consultatie;
- advies van de ingestelde bewonersdelegatie en contra expertise op geactualiseerde MER;
- oprichten van regiegroep om mede de belevingsvlucht voor te bereiden;
- inspraak over de opzet van de monitoring en evaluatiefase.

Deze participatie heeft geleid tot een substantieel aantal wijzigingen op de routes om het aantal gehinderden te beperken. Deze wijzigingen zijn meegedeeld in de Kamerbrieven van 21 februari¹ en 25 april 2018² en zijn hieronder nogmaals weergegeven.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Kenmerk

IenW/BSK-2019/144621

- Aanpassen van routes om de woonkernen (Lemmer, Heerde, Oene) en natuurgebieden (Weerribben, noordelijke Veluwe) zo veel als mogelijk te ontzien.
- Het mogelijk maken om vanaf de Duitse grens tot aan Zwolle zo veel mogelijk in glijvlucht te vliegen. Hierdoor zal verkeer vanuit het oosten hoger vliegen nabij Lemelerveld.
- Bij de Zwolse wijk Stadshagen zal bij gelijktijdig aankomend en vertrekkend verkeer het naderend verkeer in plaats van op 3.000 voet (900 meter) op minimaal 5.000 voet (1.500 meter) vliegen.
- Voor de route langs Ede op 9.000 voet (2.700 meter) hoogte is een alternatief gevonden dat minder over de bebouwde kom van gemeenten voert.
- De eerder voorziene twee wachtgebieden bij Steenwijkerland en Lemelerveld op een hoogte van 6.000 voet (1.800 meter) worden vervangen door één wachtgebied dat aanzienlijk hoger kan worden gesitueerd, namelijk op 9.000 voet (2.700 meter) boven de omgeving van Lochem.
- Aanpassing van gebruik van de routes in de kop van Noord-Holland zodat bij niet-gebruik van daar gelegen militaire oefenterreinen de meest gunstige route gevlogen kan worden.
- Op de vertrekkroute tussen Zeewolde en Biddinghuizen kan als gevolg van een operationele afspraak tussen LVNL en CLSK eerder worden geklommen, waardoor 1.500 voet (circa 450 meter) hoger gevlogen wordt ter hoogte van Biddinghuizen.
- Om vliegveld Teuge tot de herziening van het luchtruim te ondersteunen is een MOU afgesloten zodat het valschersmspringen op Teuge binnen de huidige luchtruimstructuur mogelijk blijft.
- De CTR rond Lelystad Airport is verkleind. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor de recreatieve luchtvaart om zonder toestemming van de luchtverkeersleiding en zonder licentie voor radiotelefonie te vliegen (ongecontroleerd luchtruim).
- Voor behoud van een groot deel van de zweefvliegactiviteiten rond Lemelerveld is een oplossing gevonden door een verhoging van de oostkant van de TMA (Terminal Control Area) naar 4.500 voet ten opzichte van het eerste ontwerp.

¹ IENW/BSK-2018/33069

² IENW/BSK-2018/90684

- Voor de route nabij Wezep is een aantal varianten uitgewerkt die bebouwd gebied zoveel mogelijk vermijden.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Daarnaast heeft deze maatschappelijke participatie geleid tot een aantal extra waarborgen ter bescherming van de omgeving. Het betreft onderstaande wijzigingen die zijn opgenomen in het Wijzigingsbesluit.

Kenmerk
IenW/BSK-2019/144621

- De grenswaarde van maximaal 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar wordt vastgelegd, in aanvulling op de maximale gebruiksruijnte uitgedrukt in grenswaarden in handhavingspunten³.
- Er worden twee extra handhavingspunten vastgesteld op basis waarvan de ILT toezicht houdt.
- De voorwaarden waaronder vliegtuigen bij uitzondering mogen landen en vertrekken op Lelystad Airport tussen 23.00 en 24.00 uur (extensieregeling) worden aangescherpt.
- In de memorie van toelichting is een extra evaluatiemoment opgenomen. In aanvulling op de eerder gemaakte afspraak om de ontwikkeling van Lelystad Airport bij 25.000 vliegtuigbewegingen te evalueren, zal dit ook bij 7.000 vliegtuigbewegingen gebeuren.
- Er komt een integraal monitoringsprogramma waarin niet alleen wordt gemonitord op o.m. gebruik van de routes, geluid, beleving en gezondheid in de regio Flevoland maar ook in andere regio's waar gevlogen wordt.

In het voorliggende Wijzigingsbesluit zijn dus niet alleen wijzigingen van de contouren en de maximale geluidsruijnte als gevolg van de actualisatie van het MER opgenomen, maar zijn tegelijk ook andere wijzigingen doorgevoerd, die zijn voortgekomen uit de hierboven beschreven participatie. De zienswijzenprocedure op dit Wijzigingsbesluit is het sluitstuk van de maatschappelijke participatie op de wijziging van het luchthavenbesluit.

Nota van Antwoord

De uitkomst van de zienswijzenprocedure is dat, in aanvulling op bovengenoemde punten, nog een aantal extra aanpassingen zal worden doorgevoerd. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen worden de volgende aanpassingen doorgevoerd:

- In het Wijzigingsbesluit wordt de definitie van het begrip vliegtuigbeweging opgenomen. De definitie luidt: "de aankomst of het vertrek van een vliegtuig op of van de luchthaven".
- Het gebruik van de extensieregeling wordt onderdeel van het monitoring- en evaluatieprogramma. Dit wordt opgenomen in de nota van toelichting bij het Wijzigingsbesluit.
- In de nota van toelichting bij het Wijzigingsbesluit wordt verduidelijkt wat wordt verstaan onder een onderhoudsvlucht.

³ Ook is het maximum aantal vliegtuigbewegingen van 10.000 in de tijdelijke situatie vastgelegd. Omdat de grondslag om dit vast te leggen is gelegen in een luchtruimbepijking, gebeurt dit niet in het LHB maar in een ministeriële regeling.

Er is ook een tweetal voorstellen gedaan die niet in het kader van het project Lelystad Airport worden opgepakt maar in andere trajecten. Daarbij gaat het om de volgende punten:

- Naar aanleiding van het verzoek om de milieueffecten boven de 3.000 voet (circa 900 meter) op te nemen in het MER, zal in de Luchtvaartnota de totale CO₂-uitstoot van de Nederlandse luchtvaart in beeld wordt gebracht en wordt afgewogen of een aanpassing van de huidige grenzen bij luchthavenprojecten nodig is.
- Naar aanleiding van het verzoek om andere normen voor het maximale geluidsniveau per vliegtuig te kiezen, zal in het kader van de Luchtvaartnota en het project "meten van vliegtuiggeluid" worden onderzocht of er indicatoren voor hinderbeleving zijn en andere manieren van monitoren en handhaven, die meer rekening houden met de ervaring en beleving van gehinderden.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Kenmerk

IenW/BSK-2019/144621

Vervolg

Na afronding van de voorhang in uw Kamer en de Eerste Kamer zal het Wijzigingsbesluit voor advies worden aangeboden aan de Raad van State. Aan uw Kamer heb ik toegezegd dat ik uw Kamer voordien zal informeren over alle bouwstenen om tot een integrale afweging te komen. Daarbij gaat het om de reactie van de Europese Commissie op het voorstel voor de VVR en over de betekenis van de Raad van State uitspraak over de PAS.

Ten aanzien van de VVR is mij is gebleken dat de Europese Commissie in tegenstelling tot de verwachting die zij eerder heeft uitgesproken, meer tijd nodig heeft voor een goede beoordeling van de VVR. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de Europese Commissie niet meer voor het zomerreces tot een oordeel zal komen over de VVR. Dit betekent dat wij op zijn vroegst in september uitsluitel hebben.

Met betrekking tot de PAS is eerder aan uw Kamer gemeld dat door de betrokken departementen en de provincies op dit moment met prioriteit wordt gewerkt aan het in beeld brengen van de projecten die door de uitspraak van de Raad van State in de knel kunnen komen. Daarnaast wordt gewerkt aan de mogelijke oplossingsrichtingen voor onder andere knelpunten die zijn ontstaan rondom van vergunning vrijgestelde activiteiten die na de uitspraak alsnog een toestemmingsbesluit nodig hebben.

Ook voor Lelystad Airport wordt onderzocht wat de consequenties zijn van de uitspraak van de Raad van State. Dit moet zorgvuldig gebeuren, juist om tot een goede oplossing te komen die recht doet aan de bescherming van Natura-2000 gebieden en tegelijkertijd ruimte kan bieden aan economische ontwikkelingen. Een eerste analyse van de oplossingsrichtingen van de uitspraak van de Raad van State inzake de PAS laat zien dat dit niet past in de gehanteerde planning.

Tegen de achtergrond van bovenstaande, kom ik tot conclusie dat opening van Lelystad Airport in april 2020 niet langer haalbaar is. Daarnaast realiseer ik mij dat ook de luchtvaartmaatschappijen behoefte hebben aan duidelijkheid om de voor hun noodzakelijke voorbereidingen te treffen.

De komende periode wordt voortvarend doorgewerkt aan de voorbereidingen, waaronder een oplossing voor de PAS, met het doel om Lelystad Airport zo snel mogelijk te openen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Kenmerk

IenW/BSK-2019/144621